

Montadoras anunciam investimentos de R\$41,4 bilhões para a década atual

Veículos Eletrificação e ambiente econômico favorável aceleram divulgação de novos programas Investimentos de montadoras no Brasil já somam R\$ 41,4 bilhões para a década

Marli Olmos De São Paulo

Novos ciclos

Investimentos das montadoras de veículos leves no Brasil

A indústria automobilística costuma manter um bom ritmo de investimentos no país. Mas, nos últimos meses têm chamado a atenção a frequência de novos e robustos programas. Com os R\$ 9 bilhões revelados pela Volkswagen esta semana, o total de recursos anunciados pelos fabricantes de carros desde 2021, para esta década, soma R\$ 41,4 bilhões. Metade disso foi anunciada há menos de três meses. O valor total vai subir nos próximos dias, quando a Stellantis, deve revelar um novo plano. O anterior chegou a R\$ 16 bilhões.

Além do ambiente econômico mais estável, favorecido por reformas, sobretudo a tributária, os investimentos aceleram à medida que o país, oitavo maior produtor de veículos do mundo, começa a definir a futura matriz energética dos automóveis aqui produzidos. Novos carros híbridos a etanol marcarão a entrada das fábricas brasileiras na era da eletrificação.

O novo elenco de recursos, que o setor planeja esgotar por volta do fim da década, se somam a outros R\$ 40,10 bilhões de programas também recentes, muitos dos quais ainda em curso. Adicionados aos últimos ciclos das montadoras de caminhões e ônibus, que ainda não anunciaram novos programas, o total passa de R\$ 90 bilhões em toda a indústria de veículos entre 2017 e 2022.

As características dos programas indicam que o Brasil não vai mergulhar de vez na era dos carros elétricos. Mas dará um passo significativo nessa direção. A maior parte do novo plano da Volks será aplicada em nova plataforma, especialmente desenvolvida para modelos de carros que poderão ser abastecidos com etanol. A Stellantis tende a seguir o mesmo rumo, reforçando, assim, um movimento iniciado pela Toyota há três anos.

Com exceção das duas chinesas que estreiam produção no país este ano — BYD e Great Wall Motor —, entre as veteranas, quase não haverá expansões industriais, já que o setor trabalha com sobra de capacidade. Também não está previsto aumento significativo no nível de emprego,

mas, a preservação do atual.

As características dos programas indicam que o Brasil não vai mergulhar de vez na era dos carros elétricos. Mas dará um passo significativo nessa direção. A maior parte do novo plano da Volks será aplicada em nova plataforma, especialmente desenvolvida para modelos de carros que poderão ser abastecidos com etanol.

O ambiente econômico brasileiro não seria, sozinho, fator determinante dos investimentos da indústria automobilística. Mas, entre os executivos que nas últimas semanas anunciaram os novos programas ao governo todos são unânimes em apontar a evolução da agenda de reformas, sobretudo a tributária, a redução das taxas de juros e o controle inflacionário como fatores que facilitaram a tomada de decisão.

"Não é que esperásemos a reforma para decidir o investimento; mas esse é um fator que pode ter feito com que os anúncios de investimentos coincidissem", diz o presidente da Volkswagen do Brasil, Giro Possobom.

O investimento da Volks é um dos mais marcantes. Soma, até 2030, R\$ 9 bilhões aos R\$ 7 bilhões que só serão concluídos em 2026. A Volks também saiu na frente entre as montadoras que haviam sinalizado a intenção de produzir híbridos — que têm um motor a combustão e outro elétrico — que poderão ser abastecidos com etanol.

Uma plataforma totalmente nova foi desenvolvida na Volks para acomodar todas as peças que um motor especialmente para híbridos será produzido em São Carlos (SP). Todas as três fábricas de carros da empresa que empregam

Table with 4 columns: Empresa, Valor (R\$ bi), Período, Programas anunciados anteriormente. Rows include General Motors, Volkswagen, Nissan, Renault, Nissan, Stellantis, Toyota, and a Total row showing 41.4 billion.

R\$ 90,15 bi é o total, até agora, do ciclo de investimentos das montadoras no Brasil entre 2017 e 2022; está previsto anúncio de novo ciclo da Stellantis ainda em fevereiro

R\$ 20,8 bi foram anunciados nos últimos dois meses

R\$ 36,8 bi dos novos recursos serão injetados a partir de 2024

Pesados (últimos programas dos fabricantes de caminhões e ônibus)

Table with 3 columns: Empresa, Valor (R\$ bi), Período. Rows include Scania, Volvo, Volkswagen, Iveco, Mercedes-Benz, DAF, and a Total row showing 8.65 billion.

A maior parte dos investimentos da indústria de pesados se esgota entre este e o próximo ano



Possobom: "Investimento tem a ver com o que o governo diz e brasileiro precisa"

quase 13 mil pessoas no país — São Bernardo do Campo (SP), Taubaté (SP) e São José dos Pinhais (PR) — contribuirão para uma nova linha de produtos, que incluirá uma picape de dimensões ainda mantidas em segredo. Com os R\$ 16 bilhões — soma dos R\$ 9 bilhões anunciados esta semana com os R\$ 7 bilhões que começaram a ser gastos em 2022 — a Volks lançará 27 modelos nesta década. Onze deles

já estão no mercado. Os futuros 16 são mantidos em sigilo.

A nova fase do programa de incentivos federais, o Mover (antigo Rota 2030), também deu um empurrão nos investimentos. O Mover prevê descontos nas alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para carros 100% elétricos — ainda fora dos planos de produção no Brasil — e híbridos. O abatimento será ainda maior nos híbridos a etanol.

"Nosso investimento tem a ver com o que o governo está dizendo e o que o brasileiro precisa", destaca Possobom.

Tais ajustes nos incentivos federais podem fazer com que a General Motors, até aqui radicalmente contra a produção de híbridos, ceda à tentação e siga o mesmo caminho da Volks. A direção da americana não foi clara em relação à estratégia que adotará quando, na semana passada, o presidente da divisão internacional, Shilpan Amin, viajou de Detroit à Brasília para pessoalmente contar ao governo brasileiro sobre o investimento de R\$ 7 bilhões nos próximos quatro anos.

Também esteve em Brasília, no início de novembro, Makoto Uchiyama, presidente mundial da Nissan, para anunciar investimento adicional de R\$ 1,5 bilhão ao plano definido no ano passado. Com isso, a fábrica de Resende (RJ), inaugurada há dez anos, receberá R\$ 2,8 bilhões entre 2023 e 2025. O plano contempla a produção de dois novos utilitários esportivos.

Outro reforço de investimentos recente é o da Renault. Em outubro, a direção mundial anunciou investimento global de € 3 bilhões para renovar produtos das fábricas localizadas em países emergentes. Em dezembro, foi revelado que ao Brasil coube a parte de R\$ 2 bilhões, que, somados a programas anteriores, liberados de forma mais cautelosa, durante a pandemia, somam R\$ 5,1 bilhões entre 2021 e 2027.

Embora não esteja ainda previsto, a plataforma dos futuros modelos Renault no Brasil será flexível para contemplar também a produção de híbridos. Se-

gundo Ricardo Gondo, presidente da montadora no país.

A eletrificação atraiu mais investimentos também no grupo brasileiro COAO, que produz a linha da chinesa Chery. No fim de 2020, o grupo anunciou investimento de R\$ 1,5 bilhão na fábrica de Anápolis (GO). Segundo a empresa, a eletrificação dos modelos (híbridos) acabou exigindo mais recursos e, assim, em agosto foi definido um novo ciclo, de R\$ 3 bilhões. Recentemente, foi iniciado mais um turno de trabalho em Anápolis, com a abertura de novos empregos.

Mas, enquanto algumas decisões governamentais aceleraram investimentos, outras não foram tão bem recebidas por parte do setor. É o caso do programa de incentivos para fábricas no Nordeste e Centro-Oeste, cuja prorrogação até 2032 foi aprovada junto com o texto da reforma tributária.

Possobom diz que "mais coisas" poderiam ter sido definidas não fosse esse benefício regional. O incentivo beneficia a fábrica pernambucana da Stellantis, forte concorrente da Volks. Depois de muita polêmica, o texto dos incentivos incluiu um parágrafo, acrescentado de última hora, que incluiu motores a combustão no pacote de concessões fiscais.

Mais cautelosas, algumas empresas asiáticas não costumam investir ciclos longos de investimentos. A Toyota, uma das empresas insuspetadas com a extensão dos benefícios no Nordeste, costuma fazer anúncios pontuais, quando desmolda novo modelo ou moderniza uma fábrica. A Hyundai informa que não tem novos planos previstos. A Honda não tem também planos de investimentos.

Veículo: Impreso -> Jornal -> Jornal Valor Econômico - São Paulo/SP

Seção: Empresas Caderno: B Pagina: 1